

**Masarykova univerzita
Fakulta sportovních studií**

Cykloturistika ve školním prostředí

TEXTOVÁ OPORA KE KURZU

Jan Ondráček, Sylva Hřebíčková



Brno 2011

Publikace byla zpracována v rámci realizace projektu OP VK:

„Na hřišti i na vodě s dětmi v JMK v pohodě“ s registračním číslem CZ.1.07/1.3.10/03.0038.



Autoři: PaedDr. Jan Ondráček, Ph.D.

Mgr. Sylva Hřebíčková, Ph.D.

© 2011 Masarykova univerzita

ISBN 978-80-210-5638-1

Obsah

Úvod.....	4
1. Prvky prevence bezpečnostních rizik cykloturistiky	5
2. Cykloturistická akce na ZŠ a SŠ.....	17
První pomoc.....	18
Použitá literatura.....	19

Součástí publikace je DVD s filmem Cykloturistika ve školním prostředí a off-line verze e-learningového materiálu.

Materiál je určen cílové skupině učitelů II. stupně ZŠ, víceletých gymnázií, středních škol, kteří vyučují předmět tělesná výchova.

Veškerá uvedená legislativa je platná k 1. 9. 2011.

Úvod

Cykloturistiku chápeme jako pohyb v přírodě (ale i v městských podmínkách), se stanoveným cílem a zdůvodněním, bez soutěžních ambicí, vykonávaný prostřednictvím jízdy na kole.

Cykloturistika je druh turistiky, při níž se k cestování používá jízdní kolo. Spojuje v sobě jednoduchost pěší turistiky s výhodami mototuristiky, využívá jejich přednosti a nahrazuje nedostatky. Jízda na kole má výrazný pozitivní vliv na zdraví člověka a nenarušuje příliš životní prostředí. Zároveň umožňuje poměrně intenzivní vnímání okolí. Přesun na kole předpokládá zvládnutí techniky jízdy na kole, znalost dopravních předpisů, první pomoci a základních oprav a údržby kola.

Z hlediska vlastního provozování cyklistiky a cykloturistiky lze stanovit *základní kategorie*:

- *Rekreační cyklistika* - je to forma cyklistiky prvoplánově související se zdravotním aspektem této pohybové činnosti, která je velmi úzce propojena s cykloturistikou. Vesměs je prováděna v mimoměstském, případně příměstském prostředí.
- *Hobby cyklistika* - jsou to MTB sportovní jezdci (tzv. bikeři) výkonnostních ambic, bez sponzorského zázemí, z nichž ti nejkvalitnější přecházejí do registrované výkonnostní cyklistiky.
- *Vlastní cykloturistika* - jako jediná ze všech uvedených kategorií bezesbytku naplňuje tři základní složky turistiky – pohybovou, odborně technickou a poznávací. Do této kategorie je nasměrována největší část populace, je vhodná pro všechny věkové i sociální skupiny. Prováděna bývá v mimoměstském i městském prostředí.

1. Prvky prevence bezpečnostních rizik cykloturistiky

Pasivní prvky prevence

Jako pasivní prvky ochrany zdraví při provozování cykloturistiky můžeme označit ty, které jezdec svými schopnostmi nebo dovednostmi nemůže ovlivnit. Patří sem veškeré vybavení cyklisty, přičemž je kladen důraz na jeho funkčnost a účelnost. Učitel by měl v dostatečném předstihu před plánovanou cykloturistickou akcí zkontrolovat funkčnost všech segmentů pasivní prevence. Správný výběr velikosti jízdního kola, jeho povinnou výbavu pro provoz na pozemní komunikaci i v terénu, funkčnost brzd i výběr velikosti, tvaru a upevnění cyklistické přilby. Při shledání nedostatků pak pedagog musí informovat rodiče. Cykloturistické vyjížďky nebo kurzu se žák může zúčastnit pouze s funkčním vybavením.

Jízdní kolo

Již samotný výběr kola je otázkou pasivní bezpečnosti. Z pohledu uživatele musí velikost vybraného kola odpovídat jeho somatickým charakteristikám. Z hlediska vybavení musí kolo odpovídat také účelu využití v požadovaném terénu.

Výška postavy cyklisty a velikost rámu

Výška postavy cyklisty určuje volbu velikosti rámu, respektive celého kola. Výška rámu se měří buď klasicky – od středu šlapání po horní okraj sedlové trubky rámu, nebo systémem střed-střed – od středu šlapání po střed styku sedlové trubky s horní rámovou trubkou. Výška rámu je udávána v palcích (16, 18, 20), nebo v centimetrech (44, 46, 48), (zdroj: Ondráček, Hřebíčková, 2007).

Přilba

Dle statistik je nejzranitelnějším místem při pádu na kole hlava. Zákon ukládá povinnost používat přilbu cyklistům do 18 let věku

(§ 58 zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění – odst. 1 „Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.“). U ostatních cyklistů není přilba povinně vyžadována, přesto se odborníci shodují na jednoznačných výhodách jejího využití při silniční i terénní cyklistice.

Nabídka přileb a dalších souvisejících ochranných prvků je dostatečně variabilní. Všechny nabízené produkty, s nimiž se cyklisté ve specializovaných prodejnách setkávají, by měly splňovat základní bezpečnostní požadavky. Relevantními se tak stávají jiná kritéria.

Podle § 58 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu by měla být ochranná přilba schváleného typu podle zvláštního právního předpisu dle norem EN 1078 (homologace a atestace). Splnění této homologace musí být čitelné uvnitř přilby (většinou nálepka od výrobce), zde musí být uveden také rok její výroby.

Argumenty pro použití přilby

Nejpřesvědčivějším argumentem pro používání přilby nejsou jen reálné úrazy a zranění cyklistů, ale také výzkumné experimenty, které nebezpečí reálně kvantifikují a zhmotňují. Závěry výzkumů dokazují, že:

- Při rychlosti 15 km/hod cyklistův pád odpovídá skoku po hlavě na beton z výšky jednoho metru.
- Při rychlosti 25 km/hod cyklistův pád se rovná skoku z výšky 2,5 m hlavou dolů na beton.
- Při kolizi cyklisty s autem, pokud kolo jelo rychlostí 15 km/hod a auto 35 km/hod, se síla nárazu cyklisty poté rovná rychlosti 50 km/hod a odpovídá skoku z výše 10 m.

Výsledky odborných studií prokázaly, že cyklisté, kteří nosí přilbu, podstupují 19krát menší riziko úmrtí než ti, kteří ji nepoužívají. S pomocí ochranných přileb lze předejít 83 % fraktur lebky, 53 % zranění měkkých částí hlavy a 48 % poškození mozku. Bezpečnostní cyklistické přilby jsou tedy vysoce efektivní v prevenci poranění hlavy. Nejčastější místa poranění u žáků, ke kterým dochází po pádu z kola, jsou: hlava – 44 %, paže – 27 %, břicho – 6 %, kolena 23 %.

Rukavice

Jsou důležitou součástí výstroje pro cyklisty.

Jedním z hlavních důvodů nošení rukavic je ochrana rukou v případě pádu z kola a zajištění lepšího úchopu řídítek.

Existují různé typy rukavic a každé z nich mají své vlastní zvláštní funkce. Nejčastějším typem jsou cyklistické rukavice bez prstů, které jsou vhodné zvláště během teplého počasí. Dlaně jsou lehce polstrované kůží, gelem nebo jiným materiálem. Prstové cyklistické rukavice bývají nepromokavé, větruodolné a jsou používány v průběhu podzimu a jara, kdy ještě nebývá příliš teplo.

Cyklistické rukavice mají hned několik funkcí.

Jednou z nich je posílení přilnavosti a ovládnutí kola. Zpocené dlaně mají menší přilnavost na řídítkách. Rukavice pomáhají absorbovat pot a dodat tak dlani lepší úchop. Navíc vytrvalý tlak, který je vyvíjen na dlaně, může způsobit puchýře nebo otlaky. Výplň rukavic také pomáhá minimalizaci otřesů, které pochází z nerovností na trase. Tyto otřesy často způsobují bolesti zad a krku po dlouhé jízdě.

Dále jsou rukavice určeny k ochraně rukou při nehodě. Ruce jsou přirozenou bariérou tlumící náraz. Pád na kamenitou cestu, šterk nebo na povrch vozovky je tedy většinou nebezpečný pro dlaně a rukavice v tomto případě pomáhají minimalizovat důsledky kontaktu s podložkou.

Brýle

Proudění vzduchu, hmyz i odletující nečistoty jsou potenciálním rizikem pro oči, které rozumný cyklista chrání brýlemi.

Při volbě brýlí je nejdůležitější tvar obličeje a komfort nošení. Proto je vhodné do obchodu s sebou pro jistotu vzít i přílbu, neboť určité modely brýlí nemusí s některými přilbami vhodně korelovat.

Současné cyklistické brýle jsou standardně navrhovány tak, aby vyhovovaly i té nejnáročnější ochraně očí. Maximální aspekty jsou akcentovány s ohledem na funkčnost brýlí. V tom smyslu poskytují tři hlavní bezpečnostní funkce:

1. Ochrana před sluncem
2. Ochrana proti větru
3. Ochrana proti potu

Oděv

Oděv je z hlediska bezpečnosti provozování cykloturistiky důležitý ze dvou důvodů. Prvním z nich je ochrana zdraví při zabezpečení maximálního tepelného komfortu těla jezdce a druhým důvodem je viditelnost jezdce při pohybu za snížené viditelnosti nebo za tmy na komunikaci či v terénu.

Viditelnost lze zefektivnit vhodnou barvou oblečení a doplňky z fluorescenčních a reflexních materiálů, které zvyšují světelný kontrast vůči pozadí, a prodlužují tak vzdálenost, na jakou může řidič chodce nebo cyklistu zaznamenat.

Reflexní materiál je v noci vidět na 3x větší vzdálenost než bílé oblečení a více než na 10x větší vzdálenost než oblečení modré. Při rychlosti 75 km/h potřebuje řidič nejméně 31 metrů (1,5 sekundy) na to, aby si uvědomil nebezpečí a odpovídajícím způsobem zareagoval (zdroj: BESIP).

Obuv

V moderním světě cyklistiky je užívána specializovaná obuv. Cyklistické tretry dokážou velkou měrou přinést jízdě na kole pohodlí, v případě pedálů s nášlapnými systémy jsou pak nezbytností.

Vhodnost užití speciální cyklistické obuvi je především v tuhosti podrážky a využití nášlapného systému, který fixuje polohu chodidla na pedálu i při zdolávání terénních nerovností. Turistické tretry mají podrážku s jemnějším vzorkem z měkčené pryže s otvorem pro montáž zarážky zakrytým odstranitelným dílem, tretry tak lze částečně využít při turistické chůzi.

Spojení tretry s pedálem přidává na bezpečnosti jízdy, je ochranou před nečekaným sjetím nohy z pedálu, zlepšuje přenos síly a přitom v případě potřeby lze nohu z pedálu rychle sundat.

Kromě treter lze použít i běžné pedály. Ty jsou vhodné pro začátečníky. Pro cykloturistiku jsou nevhodné klipsny, které při pádu brání přirozenému pohybu chodidla jezdce a fixují chodidlo na pedálu kola (zdroj: časopis VELO, 2009).

Aktivní prvky prevence

Mezi aktivní prvky prevence úrazů při cykloturistice patří především cyklistické dovednosti. Jejich zvládnutí je předpokladem minimalizace rizik, které vznikají na straně jezdce.

Technika jízdy jednotlivce

Správná pozice cyklisty na kole (nejen horském) ve velké míře ovlivňuje pocity cyklisty při jízdě. Věnujeme-li jí dostatečnou pozornost, předejdeme tak vzniku bolestí páteře nebo přetěžování svalů a šlach dolních i horních končetin. Pozici cyklisty určuje už samotný výběr vhodného rámu, při koupi kola bychom se tedy vždy měli poradit s odborníkem.

Cyklista na horském kole by měl docílit toho, aby držel trup v přirozené poloze, s uvolněnou dopředu skloněnou páteří. Na rozdíl od silničního kola je trup více vzpřímený (při jízdě na MTB se většinou nedosahuje takových rychlostí, při kterých by se výrazněji projevoval odpor vzduchu). Paže jsou lehce pokrčeny v loktech, které směřují mírně do stran. Zápěstí a ruce jsou uvolněné tak, aby byly připravené k pevnému sevření řídítek, rychlému měnění převodů či bezpečnému brzdění. Obě chodidla jsou v neustálém kontaktu s pedály, nárt je nad osou pedálu. Vzhledem k neustále se měnícím podmínkám, ve kterých se cyklista na horském kole pohybuje, zůstává jeho pozice na kole do jisté míry individuální záležitostí a není natolik přesně definována jako pozice cyklisty na silničním kole (zdroj Ondráček, Hřebíčková, 2007).

Jízda po rovině a šlapání

Tato na první pohled bezproblémová činnost má zásadní význam hlavně v cyklistických začátcích. Vychází z ní další techniky - jízda do kopce, z kopce, v zatáčkách apod. Cyklista by měl jet plynule, s optimální frekvencí šlapání a bez zbytečného kličkování. Uvolněný posed zlepšuje možnosti dýchání, nesmí se však zapomínat na pevné držení řídítek. Pracují pouze dolní končetiny, trup zůstává v klidu, zbytečně nepohybujeme hlavou ani rameny. Často měníme úchop řídítek. Při nácviku se klade důraz na preferování frekvenčního šlapání před silovým (zdroj: Palán, 2011; pramen: Šafránek, 2000).

Řazení

Škála možností řazení převodů je v horské cyklistice velmi široká. Jejich výhodou je zachování stálé frekvence šlapání při různém profilu terénu. V neznámém prostředí usnadňuje jejich rychlou změnu kontrola aktuální volby, která je umístěna přímo na řídítkách. Nedoporučují se převody, při nichž je řetěz příliš vychýlen a kříží se.

Teoretický počet všech možných převodů je v praxi nepoužitelný. Teprve po zautomatizování techniky řazení ve známém terénu je cyklista připraven zvládnout plynulou jízdu na cykloturistické vyjížďce v cizím prostředí. V neznámém terénu se vyplatí volit spíše lehčí převody, zejména v nepřehledných partiích trasy tak, aby jízda byla plynulá a jezdec nezatěžoval převodový systém řazením v záběru.

Brzdění

Na délce brzdné dráhy se rozhodující měrou podílí stav brzdného mechanismu kola. To by měl mít cyklista vždy na paměti. Máme-li brzdy v pořádku, dalším faktorem je správné držení brzdových páček. „Obecně stačí kontrolovat řídítka malíčkem a prsteníkem a nechat ukazovák a prostředník k ovládní brzdy. Palce musejí pevně držet řídítka zesponu a ne shora, aby prudký náraz nezpůsobil ztrátu kontroly nad jízdním kolem.“ (zdroj: Palán, 2011)

Zatáčení

Technika průjezdu zatáčky se liší podle toho, v jaké rychlosti, v jakém terénu a jak prudkou zatáčku chceme překonat. V mírných zatáčkách nemusíme brzdit, často můžeme i šlapat. Prudší zatáčky se projíždějí v nižší rychlosti. Vnitřní pedál (určováno vzhledem k zatáčce) je při tom v horní poloze (s přihlédnutím k terénním nerovnostem). Cyklista přenáší váhu na vnější pedál, snižuje těžiště. Kolo je tak připravené k náklonu do zatáčky. „Při správné technice jízdy má bicykl i tělo cyklisty v zatáčce stejný sklon. Vychýlením horní poloviny těla vůči sklonu kola však lze dosáhnout určité korekce při nesprávném najetí do oblouku zatáčky (nedotočená nebo přetočená zatáčka), tedy náhlé změny poloměru otáčení, vyžaduje-li to okamžité řešení situace. Nakloní-li se cyklista dovnitř oblouku, zmenší sklon kola a zvětší poloměr oblouku zatáčení. Při náklonu ven ze zatáčky je tomu naopak - sklon bicyklu se zvětší a průměr oblouku zatáčení zmenší. Této korekci zatáčení napomáhá

tlak rukou na řídítka, který je automaticky vyvozován v opačném směru vyklánění." (Ondráček, Hřebíčková, 2007)

Jízda z kopce

Pro lepší ovládnání kola při sjezdu je z fyzikálního hlediska výhodné posunout těžiště dolů a dozadu. K tomu cyklistovi pomůže jednak nastavení sedla, jednak změna polohy těla. Cyklista se někdy posouvá až za sedlo. Při tom je nutné dbát na dostatečné zatížení předního kola, aby jeho brzdění bylo účinné. To cyklista zajišťuje tlakem paží. Výhodná je jízda ze sedla na pokrčených dolních končetinách, kliky jsou ve vodorovné poloze (i v zatáčkách, vzhledem k možným terénním nerovnostem), ruce jsou neustále připraveny přibrzďovat. Brzdíme s citem, zvláště pak přední brzdou - zablokování předního kola a následný pád přes řídítka často vedou k vážným úrazům. Někdy se však prudkému brzdění oběma brzdami nevyhneme, cyklista by na tuto situaci měl být připraven pevnou pozicí se sníženým těžištěm posunutým dozadu. Při delších přehledných sjezdech může cyklista střídat pozici vestoje a vsedě (zdroj: Palán, 2011; pramen Schmidt 2004, Hrubíšek 1992).

Jízda do kopce

Technika jízdy do kopce se mění se sklonem a délkou kopce, důležitým faktorem je též fyzická připravenost cyklisty. Cyklista by se měl snažit, pokud je to v jeho silách, překonat stoupání vsedě. Volí přitom lehčí převod již před započatím stoupání. Tělo se přesouvá více dopředu, aby se tak vyrovnalo ztížení jízdy následně způsobené zemskou přitažlivostí. Zamezí se tím zároveň zvednutí předního kola a z něj plynoucí ztrátě rovnováhy. Zadní kolo však musí zůstat dostatečně zatížené, aby nedocházelo k jeho prokluzování. Při vyjíždění prudších kopců si cyklisté pomáhají jízdou ze sedla. Při ní se využívá hmotnosti těla k silnějšímu sešlápnutí pedálu se současným intenzivním tahem za druhý pedál vzhůru. Ruka přitahuje řídítka na protilehlé straně sešlapovaného

pedálu, dochází k oscilaci celého těla ze strany na stranu (zdroj: Palán, 2011; pramen Gering, Frischnecht 2004).

Překonávání překážek

Pro zachování bezpečnosti a plynulosti jízdy je dobré ovládat techniku překonávání překážek bez nutnosti sesednutí z kola. Základním způsobem je překonání překážky nadhozením předního kola. Cyklista najíždí na překážku co nejvíce kolmo a v jejím středu. Je důležité mít přehled o terénu nejen před, ale také za překážkou. Před překážkou cyklista přibrzdí, zvedne se ze sedla, přenesení váhu dozadu a trhne řídítka vzhůru. Dojde tak k nadhození předního kola na překážku nebo přes ni. Po přejetí překážky předním kolem cyklista přesunuje těžiště vpřed, hlídá si při tom vodorovné postavení klik. Dochází k odlehčení zadního kola, které přejede přes překážku setrvačností (zdroj: Palán, 2011; pramen Skeřil, Čekan 2003).

Jízda po bahnitém povrchu

Na bahnitý terén cyklisté narazí nejen při vyjíždě po dešti, ale může je překvapit i na stinných vlhčích místech za slunného počasí. Pro méně zkušeného cyklistu je někdy výhodnější kolo převést. Druhou variantou je pokračovat v jízdě. Tehdy je zapotřebí dbát na plynulost jízdy. Ještě před vjetím do bahnitého povrchu cyklista zařadí lehčí převod, který mu umožní držet kolo stále v záběru a díky tomu udržovat rovnováhu. V bahně by se neměl měnit směr jízdy, kolo by se mohlo zvrátit na bok. Je-li jízda příliš pomalá a hrozí nebezpečí zastavení a následného kontaktu cyklisty s bahnem, je zapotřebí postavit se do pedálů a kolu tak odlehčit. Obě kola však musí zůstat rovnoměrně zatížena, aby nedocházelo k jejich prokluzování, těžiště tedy musí neustále spočívat nad sedlem (zdroj: Palán, 2011).

Přejezd kořenů, kamenů

Na kořeny se najíždí rovně, nikdy ne podélně, mohlo by tak dojít ke sklouznutí kola po hladkém povrchu kořenu. Nebezpečí sklouznutí platí i pro přejezd kamenů (zvláště po dešti). Je proto výhodnější najít si cestičku mezi kameny a přímému kontaktu s nimi se vyhnout (jestliže to dovoluje okolní terén). Při překonávání větších kamenů a kořenů je postup obdobný, jaký byl popsán při překonávání překážek. Kamenitou cestu nebo několik kořenů za sebou je nejlépe překonávat vestoje v pedálech, aby kolo bylo co nejvíce odlehčeno a mohlo volně přeskakovat. Důležitý je dostatečný přehled o následujícím terénu. Kolo je vedeno pokud možno v přímém směru, brzdy (zejména ta přední) se používají s vysokou opatrností, aby nedošlo k zablokování kol (zdroj: Palán, 2011).

Technika jízdy skupiny

Technika jízdy by měla být přizpůsobena všem členům skupiny, jejich dovednostem a schopnostem, při zachování bezpečnosti. Ve skupině jezdců je nutná signalizace a dodržování bezpečných rozestupů.

Jednotlivá specifika jízdy ve skupině

Jízda ve skupině je charakterizovaná jízdou za sebou, tzv. *jízdou v háku* a střídáním členů skupiny. Komunikace ve skupině mezi jezdci se děje pomocí vizuálních signálů rukou předcházejícího jezdce, popřípadě akusticky při nutnosti řešení nebezpečných nebo akutních situací. Jízda ve skupině má mnoho předností. Vzhledem k povětrnostním podmínkám a protisměrnému proudění vzduchu může cyklista jedoucí uvnitř skupiny uspořit až 30 % energie. Přeskupováním pozic jezdců lze vzdorovat i proudění vzduchu z různých směrů. Sledováním a duplikací optimální stopy v terénu lze zefektivnit trénink pohybových dovedností.

Jízda za sebou

Jízda za sebou má řadu výhod. Je o mnoho ekonomičtější, i výkonnostně rozdílní jezdci mohou ujet stejnou vzdálenost podobným úsilím. V případě bočního větru se druhý jezdec schová vedle jezdce prvního podle toho, odkud vítr vane tak, aby byl opět v závětrří. Druhý jezdec by měl jet vedoucímu co nejbližší, musí však pamatovat na nebezpečí, která z toho plynou, a věnovat zvýšenou pozornost nejen klasickým signálům, ale i nečekaným komplikacím, které mohou způsobit pád. Povinností vedoucího jezdce je udržení rovnoměrného tempa a jeho přizpůsobení slabšímu jedinci, který jede za ním. Ten v případě, že mu první jezdec ujíždí, zvukovým signálem, většinou domluveným, dá najevo svou situaci. Tato reakce musí přijít okamžitě, aby poslední jezdec neztratil kontakt se skupinou.

Signalizace

Signály si předává celá skupina až k poslednímu jezdcí. Jezdec předávající signál ho musí vysílat v optimálním předstihu, především zastavení nebo odbočení na křižovatce. Jezdci se však nesmějí spoléhat pouze na signalizaci, sami musí neustále udržovat bdělou pozornost, aby v případě pádu, chyby nebo kolize mohli sami okamžitě reagovat na situaci, a předejít tak hromadnému pádu. Signalizace se fyzicky provádí rukama nebo pažemi, v minimálním odchýlení od osy těla pro vyšší bezpečnost.

Pořadí jezdců ve skupině

V případě jízdy na pozemní komunikaci není dovolena jízda v pelotonu (dva jezdci vedle sebe). Nicméně lze uplatnit jízdu v háku. Jezdci by měli jezdit ve skupině maximálně po šesti členech.

Skupinu vede nejzkušenější člen, který zná trasu vyjížďky. V případě školního cykloturistického výletu je to vždy pedagog. Při cykloturistickém výletu by to měl být jezdec s náradím a oba

jezdci na okrajích skupiny by měli mít s sebou některý s prostředků komunikace – mobilní telefon nebo vysílačku. Za ním následuje nejslabší člen skupiny, aby bylo možné nastolit takové tempo, které je on schopen akceptovat. Skupinu uzavírá zkušený člen (u školních akcí rovněž pedagog).

Metodika nácviku jízdy ve skupině, vedení skupiny cykloturistů

Jízdu ve skupině je nutno nacvičovat a využívat mimo pozemní komunikaci. Nejvhodnější je uzavřené školní hřiště nebo široká a přehledná rovinná cesta s pevným povrchem, kde mohou jezdci jet bezpečně vedle sebe. Při jízdě ve skupině je třeba prvořadě dbát na bezpečnost a plynulou jízdu bez extrémních poloh. Experimenty znamenají při jízdě ve skupině zbytečné riziko pro všechny. Jezdce necháme nejprve jet po dvojicích za sebou, se střídáním stran, otáčením. Pomalu zvyšujeme tempo jízdy. Potom připojíme třetího a čtvrtého člena. Postupně nacvičujeme střídání, změny tempa a signalizaci. Poslední fází nácviku je plynulá jízda ve skupině po šesti jezdci. Více členů rozdělíme na skupiny a necháme mezi nimi asi sto metrů mezeru. Skupiny musí držet stále stejný odstup a zvládnout střídání.

Opravy kola

Aby jízdní kolo (stejně jako každý jiný stroj) mohlo dlouho správně fungovat, je nutné ho pravidelně udržovat. Může se tak předejít nenadálým poruchám i nepříjemným nehodám. Existují dvě základní pravidla, jak udržet kolo v optimálním stavu po maximální možnou dobu:

- čistota - kolo musíme pravidelně mýt
- mazat pohyblivé části (Frischknecht, 2004; Lišková, 2004).

2. Cykloturistická akce na ZŠ a SŠ

V souladu s požadavky *Rámcově vzdělávacích programů pro ZŠ a SŠ* je velmi vhodné cykloturistiku do Školních vzdělávacích programů zařazovat v co největší míře.

Vždyť cykloturistika je pohybovou aktivitou provozovanou v přírodě, v kolektivu, při níž žák vynakládá nejen fyzickou námahu, ale v průběhu akce získává i kulturní či přírodní poznatky, odborně technické dovednosti a osvojuje si pravidla silničního provozu.

Organizace cykloturistické akce na ZŠ a SŠ

V rámci pravidelné výuky nebo na akcích pořádaných školou lze pro žáky zorganizovat cykloturistické vyjíždky, výlety, průpravné a tréninkové akce před vícedenním cykloturistickým kurzem a cykloturistické kurzy. Organizace těchto akcí je velmi náročná. Pokud se učitel rozhodne akci pro žáky zorganizovat, měl by důsledně dbát na eliminaci všech možných bezpečnostních rizik a akci začít organizovat s dostatečným předstihem.

Před zahájením cyklistické akce je vždy potřebné:

1. Ověřit povinnou výbavu a technický stav jízdních kol, zkontrolovat přílby a jejich nasazení a zejména s dostatečným předstihem ověřit znalosti žáků o pravidlech silničního provozu (dle zákona o silničním provozu č. 361/2000 Sb., v platném znění).
2. Teoreticky seznámit a prakticky nacvičit techniku jízdy jednotlivce a skupiny na pozemní komunikaci, cyklostezce a v terénu.
3. Volit trasu s ohledem na výkonnost, zdravotní stav žáků, technické a dopravní podmínky na pozemní komunikaci a s ohledem na počasí (povětrnostní podmínky).
4. Doporučujeme, aby v silničním provozu měla skupina maximálně 12 žáků. Na začátku a na konci skupiny jede pedagogický pracovník.

První pomoc

v rámci řešení projektu *Na hřišti i na vodě s dětmi v JMK v pohodě* je téma první pomoci zpracováno komplexně.

Na webových stránkách projektu naleznete metodické filmy:

1. První pomoc v hodinách TV (úrazové stavy)
2. První pomoc v hodinách TV (neúrazové stavy)
3. Úrazy elektrickým proudem

http://www.fsps.muni.cz/sdetmivjmkvpohode/index.php?menu=metodicke_materialy

Republikový projekt *Na hřišti i na vodě být s dětmi vždy v pohodě* pak nabídku materiálů rozšiřuje o témata:

4. Základní postupy kardiopulmonální resuscitace
5. První pomoc v hodinách tělesné výchovy
6. Rizika pohybu v horském prostředí

http://www.fsps.muni.cz/sdetmivpohode/index.php?menu=metodicke_materialy

Výukové materiály byly vytvořeny ve spolupráci se Zdravotnickou záchrannou službou JMK, p.o., Vodní záchrannou službou Brno-střed, Českým horolezeckým svazem a Českou resuscitační radou.

Použitá literatura

Uvedena na elektronickém médiu vloženém v publikaci.

Dostupná na adrese:

<http://www.fsps.muni.cz/sdetmivjmkvpohode/kurzy/cykloturistika/literatura.php>



evropský
sociální
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ,
MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY



OP Vzdělávání
pro konkurenceschopnost



Jihomoravský kraj

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

Cykloturistika ve školním prostředí

TEXTOVÁ OPORA KE KURZU

PaedDr. Jan Ondráček, Ph.D., Mgr. Sylva Hřebíčková, Ph.D.

Vydala Masarykova univerzita 2011

1. vydání, 2011, náklad 50 výtisků

Tisk: Tribun EU s.r.o.

Cejl 892/32, 602 00 Brno

ISBN 978-80-210-5638-1